

# 道路整備の沿革

## 1. 国道の制度

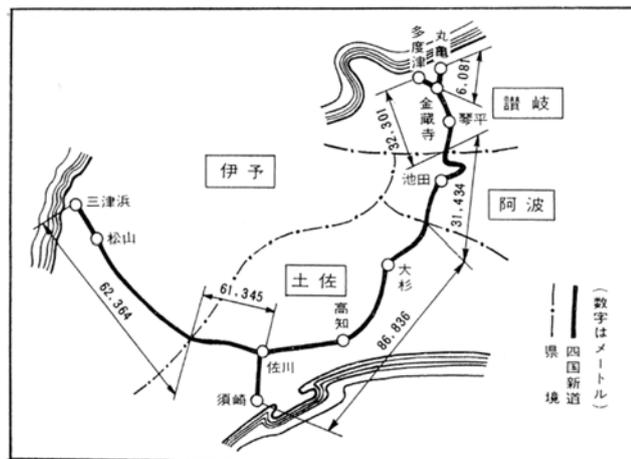
明治6年「河港道路改修築規則（大蔵省番外達）」が制定され、道路の改築工事費負担区分や等級が定められた。道路は、全国的な幹線道路の1等道路、脇往還、枝道などの2等道路、その他地方道である3等道路に区分され、1等道路、2等道路については、経費のうち6分を政府負担、4分を地方庁が負担し、工事は地方庁が実施し、3等道路は、経費も工事も地方庁が負担するとされた。ただし、具体的な国道路線の指定はされなかった。四国内では、淡路街道、伊予街道、讃岐街道、土佐街道が2等道路に選ばれた。その後、明治9年に全国の道路を国道、県道、里道の3種に分け、それぞれを更に3等級に区分することになった。また、国道の幅員規定が定められ、1等国道は7間、2等国道は6間、3等国道は5間、県道は4間ないし5間とされた。

明治12年に初の国道が指定された。岡山県の下津井を起点、丸亀、川之江を経て松山を終点とするもので、3等国道に分類されている。なお、明治16年に、同路線中の川之江から高知県立川村に達する路線が追加された。

## 2. 国道の指定

明治18年、国道の等級が廃止され、国道の幅員は「道敷4間以上、並木敷、湿敷合わせて3間以上、総て7間より狭小ならざるものとする」と改められた。また同年に、全国で44路線の国道が指定され、四国内では、**30号**（東京より淡路島を経て徳島県庁）、**31号**（東京より岡山県下津井を経て愛媛県庁）、**32号**（東京より31号を経由し、川之江で分岐して高知県庁）、**33号**（東京より30号を経由し、徳島で分岐して高知県庁）が選ばれた。また、明治22年3月には、**50号**（東京より31号を経由し、丸亀で分岐して香川県庁）が追加された。

四国新道は、この標準により施工され総延長は280km。明治19年4月に着工され明治27年に完工した。道路は通称讃岐新道、三好新道、伊予新道と呼ばれ、丸亀－高知間は国道32号に指定された。



四国新道

### 3. 道路法制定

大正8年4月11日道路法が公布され、大正9年4月1日に施行された。また、大正8年12月には道路構造令が制定された。道路は、国道、府県道、郡道、市道、町村道に分類され、国道は、東京から主要神宮、府県庁、軍事拠点及び枢要な開港に達する路線とされ、軍事目的の国道の新設または改築については、全額国庫負担、その他の国道の新設または改築については、半額国庫負担と定められた。



四国の国道(大正9年4月)

四国内の国道は、**21号**（東京より淡路島を経て徳島県庁）、**22号**（東京より岡山県宇野、高松市を経て徳島県庁）、**23号**（東京より22号を經由して高松で分岐、丸亀、琴平、徳島県池田を経て高知県庁）、**24号**（東京より23号を經由、香川県瀧川村で分岐して愛媛県庁）であった。その後、昭和16年に**22号**の香川県路線の一部が変更され、昭和20年には**23号**を、高知県佐川、愛媛県久万を経て愛媛県庁まで延長して、東京より愛媛県庁に至る路線とした。

戦前の直轄事業としては、橋長1079.89m、幅員6.06mの古川橋（吉野川大橋）が大正14年架設を開始、昭和3年12月18日完成したこと、国道22号線の高松屋島間観光道幅員15m、一部10m）が昭和9年、改修工事に着手され、昭和13年完成したことが、特筆される。

### 4. 道路法改正

昭和27年6月10日、道路法が全面改正され、12月5日に施行された。道路は、1級国道、2級国道、都道府県道、市町村道に分類された。四国内の1級国道は、**11号**（徳島市から高松市を経て松山市）、**28号**（神戸市から洲本市を経て徳島市）、**30号**（岡山市から玉野市を経て高松市）、**32号**（高松市から香川県琴平町、徳島県池田町を経て高知市）、**33号**（高知市から高知県越知町、愛媛県久万町を経て松山市）であった。また、2級国道は、**192号**（西条市から徳島市）、**193号**（徳島市から高松市）、**194号**（高知市から徳島市）、**195号**（高知市から徳島市）、**196号**（松山市から愛媛県小松町）、**197号**（松山市から高知市）であった。その後、昭和38年に、2級国道194号が1級国道**55号**に、また2級国道197号が1級国道**56号**にそれぞれ昇格し、2級国道**194号**（高知市から西条市）、

197号（大分市から大洲市）が追加された。

昭和40年4月1日に道路法が改正され、国道の級別を廃止して「一般国道」に統一した。

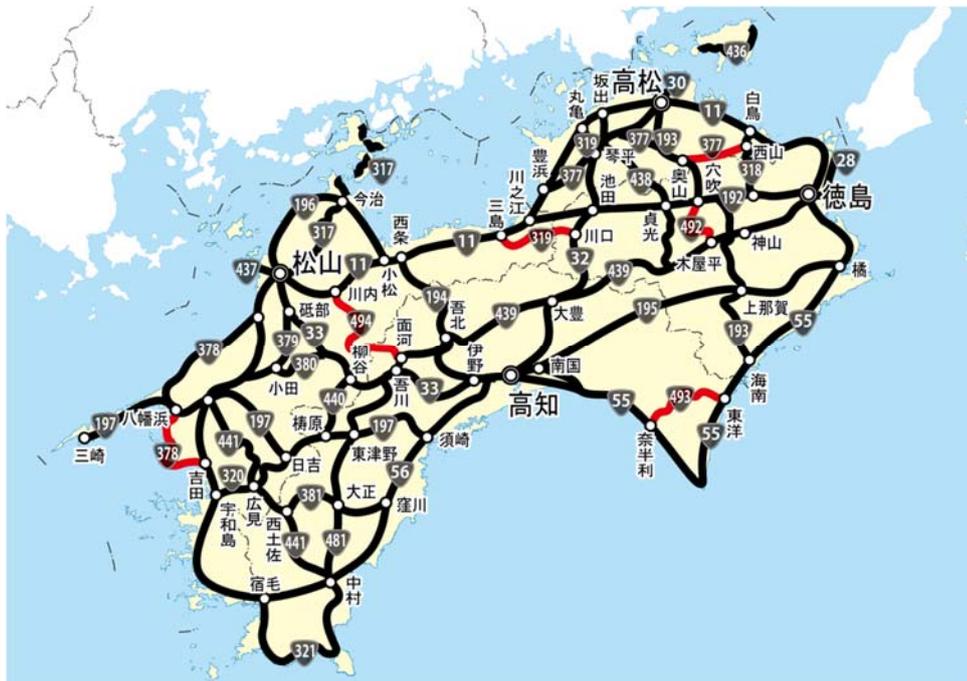
昭和45年に、32号の高松市・琴平町間経路を琴電琴平線沿いの琴平街道に変更し、旧道区間は新たに国道319号になった。197号の起点を大洲市から高知市に変更した。また、317号（今治市から尾道市）、318号（徳島市から香川県白鳥町）、319号（坂出市から香川県琴平町）、320号（宿毛市から愛媛県日吉村）、321号（中村市から宿毛市）が追加指定された。

昭和50年には、193号の路線を変更した。また、377号（高松市から香川県豊浜町）、378号（八幡浜市から伊予市）、379号（松山市から愛媛県内子町）、380号（八幡浜市から愛媛県久万町）、381号（須崎市から宇和島市）が追加指定された。

昭和51年には、377号の路線を変更し、昭和57年には317号の路線を変更した。また、436号（姫路市から高松市）、437号（松山市から山口県玖珂町）、438号（徳島市から坂出市）、439号（徳島市から中村市）、440号（松山市から高知県梶原町）、441号（大洲市から中村市）を追加認定した。

平成4年に、377号を、平成5年には、319号の路線を変更し、377号の路線を再度変更した。また、378号、438号の路線も変更した。さらに、492号（高松市から高知県大豊町）、

493号（高知市から高知県東洋町）、494号（松山市から須崎市）を追加認定した。



四国の一般国道の路線図（平成5年4月）

## ■5. 道路財源と道路整備

立ち後れた道路を緊急に整備するため、昭和 28 年 7 月 23 日「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が交付施行され、昭和 29 年より第一次道路整備五箇年計画が策定され以降、平成 21 年に道路事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律が策定（道路財源の廃止、一般財源化）されるまで揮発油税を道路特定財源として整備された。

四国における本格的な道路整備は、昭和 33 年の第二次道路整備五箇年計画が策定されてからであり、昭和 20 年から 30 年代における道路整備は、車のすれ違えない 1 車線道路を 2 車線以上の道路に改良することから始められた。これが 1 次改築である。昭和 40 年代には瀬戸内側の幹線である 11 号、昭和 42 年には瀬戸内側と太平洋側を結ぶ 32 号、33 号の V ルートがさらに昭和 47 年度には四国を外郭するルートである 55 号 56 号の W ルートがそれぞれ完成し四国島内の幹線ネットワークが形成された。

これらの一次改築事業がすすめられる中、県庁所在地等の都市部や周辺では自動車交通が著しく増加し、再改築の必要がたかまり 2 次改築が進められ、40 年度後半からはバイパス事業が進められることとなった。

## ■6. 国土開発幹線自動車道

国土開発幹線自動車道については、昭和 32 年国土開発縦貫自動車道建設法が制定され、その後、昭和 41 年には国土開発幹線自動車道建設法が制定され 32 路線 7,600km の予定路線が定められた。

昭和 62 年に高規格幹線道路網を構成する路線 14,000km の高規格幹線道路網計画を決定した。このうち、高速自動車国道の予定路線は、新たに 11 路線 3,920km が追加されて 11,520km になった。また、残りの 2,480km は高速自動車国道（A 路線）と一体となって高規格幹線道路網を構成する「一般国道自動車専用道路」（B 路線）であり、本州四国連絡道路 180km を含んでいる。

平成 7 年 11 月に開催された道路審議会中間答申で、高速自動車国道のうち、“一般国道のバイパスを高速自動車国道との二重投資を避けるため、自動車専用道路として整備し、高速自動車国道機能を当面代替することが可能な路線”

（A` 路線：高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路）が定められた。高速自動車国道は、原則として日本道路公団（高速自動車会社）が建設するが、予定路線に並行して自動車専用道路（A` 路線：高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路）区間では建設省（国土交通省）が事業を開始してその後公団等の有料事業として事業化する合併施工として整備することになった。また、「一般国道自動車専用道路」のうち本州四国連絡道路は本州四国連絡橋公

団が整備している。

平成 15 年 5 月、高速自動車国道法が改正され、高速自動車国道（A 路線）のうち、必要な高速道路建設のため、国と地方が負担（国が 3/4、地方公共団体が 1/4）して直轄事業で整備する新直轄方式が導入された。このことにより高速道路に有料区間と無料区間が出来ることとなった。

高規格幹線自動車道と一体となり整備される道路として地域高規格道路がある。要件は車線 4 以上・インターチェンジ、ランプ等による体交差構造・サービス速度 80km/h 以上であったが 2003 年 5 月 2 日の国土交通省通達により要件が緩和され、2 以上の車線を確保し、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し 60 km/h 以上の高速サービスを提供できる道路となった。四国においても阿南安芸自動車道路、高知松山自動車道路や徳島環状道路、松山外環状道路等が整備されている。



高規格幹線道路網（全国 14,000km、四国 723km）

四国では昭和 37 年度より調査に着手し、昭和 48 年に四国縦貫道（徳島市～大洲市間約 222km）四国横断道（高松市～須崎市間約 150km）の基本計画が決定。62 年の国土開発幹線自動車道建設法の一部改正により、四国縦貫道（徳島市～大洲市間約 222km）四国横断道（高松市～須崎市間約 440km）2 路線 662km となった。新直轄方式での整備区間は四国横断道の阿南市～小松島市、小松島市～徳

島市、須崎市～四万十町、宇和島市～西予市宇和町間の 56km となっている。

現在、高規格幹線道路と阿南安芸自動車道路で構成する高速道路ネットワークを「四国 8 字ネットワーク」と名付け鋭意整備が進められている。

※（A 路線：高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路）箇所  
11 号 高松東道路 56 号 須崎道路、片坂バイパス、佐賀大方道路、中村宿毛道路、宇和島道路、大洲道路、

※（B 路線：一般国道自動車専用道路）箇所  
55 号 高知南国道路、南国秋道路、196 号 今治道路

## 7. 本州四国連絡道路

本州四国連絡道路は高規格幹線道路網計画の中で、一般国道の自動車専用道路として位置づけられている。昭和 45 年に本州四国連絡橋公団が設立され、昭和 54 年の大三島橋の供用を最初として昭和 63 年に児島～坂出ルートが平成 10 年に神戸～鳴門ルート、平成 18 年には尾道～今治ルートが完成し本州四国連絡道路 3 ルートすべてが供用した。



▲来島海峡大橋（尾道～今治ルート）

▲南備讃瀬戸大橋（児島～坂出ルート）

▲明石海峡大橋（神戸～鳴門ルート）

## 8. 終わりに

四国における道路の歴史をたどるには、時をさかのぼるほど困難であり、古事記、日本書紀などの古典や遺跡の発掘に頼ることとなる。律令時代にまでさかのぼれば、七道駅路（しちどうえきろ）として南海道の整備の記録がある。また、徳川時代においては五街道の制と併せて藩政時代においては「〇〇街道」として各地にのこっている。また、これとは別に四国八十八番巡礼の「遍路道」と称する道が形成され現在に引き継がれている。

南海道の建設、近世街道、そして明治以降の道路網の整備により、現在の四国は本四三架橋で本州と結ばれ、四国島内においても 4 県都が高速道路で結ばれている。本州・四国間の移動手段は船舶から車へ、四国内の移動についても鉄道から道路へと移行し、道路による広域交流圏域がひろがっている。